m²

SUPLEMENTO DE VIVIENDA
DE **PAGINA/12** AÑO 2 - Nº 108
SABADO 24 DE FEBRERO DE 2001

■ **Opinión** La doble vida de la Boca, **por el Arq. Jaime Sorín**

A través de un Programa Estratégico Integral, que coordina la Facultad de Arquitectura de Morón, con participación de los municipios aledaños, se buscará proyectar otra forma de aprovechamiento para un espacio físico hoy poco utilizado. Un nuevo intento, como en el caso del Mercado Central, de cambiarle el perfil al Gran Buenos Aires.

RUMBO OESTE

Rafael Yohai

Rafael Yohai

Rafael Yohai

Rafael Yohai



PROGRAMA CORREDOR DEL OESTE, UNA PROPU
REACTIVADORA PARA MORON Y ALREDEDORES

El Oeste busca su d

El área bajo estudio comprende un territorio que involucra el Acceso Oeste, el Camino de Cintura, la avenida Rivadavia y el Ferrocarril Sarmiento. La Facultad de Arquitectura de Morón, junto a los municipios, encaró la elaboración de un plan estratégico integral para el mejor aprovechamiento físico y ambiental de ese espacio.

m² Por Liliana Sánchez

La Facultad de Arquitectura, Diseño, Arte y Urbanismo de la Universidad de Morón está trabajando junto a otras unidades académicas y con proyección al 2004, en el programa de investigación "Corredor del Oeste". Se trata de un proyecto que cuenta con el apoyo de los municipios involucrados, como Luján, Morón, Moreno, Ituzaingó, 3 de Febrero, entre otros, y que apunta a generar diagnósticos precisos sobre los cuales luego se diseñarán las políticas que promuevan un desarrollo equilibrado y sustentable para toda la región.

El área objeto de estudio comprende una traza de 60 km de longitud aproximadamente, y ancho variable (desde la Av. Gral. Paz hasta Mercedes) e involucra a la Autopista del Oeste, el Ferrocarril Sarmiento, la Av. Rivadavia y sus espacios lindantes e intermedios. El objetivo final es elaborar un plan estratégico integral que, aprovechando los cambios provocados por las vías de acceso rápido y las potencialidades con que cuenta cada lugar que atraviesa el corredor, pueda organizarse un conurbano moderno y competitivo económicamente.

Se abordan interdisciplinariamente diversos aspectos de la problemática regional, por eso participan también las carreras de Filosofía o Ciencias de la Educación. Pero los ejes temáticos fundamentales son la capacidad para generar riqueza, para crear trabajo y el que correspondería a los planificadores o futuros arquitectos, que es la de proyectar un medio ambiente-físico adecuado para realizar aquellas actividades y lograr una buena calidad de vida, trabajo y ocio.

"Es un plan a largo plazo y difícil de instrumentar, porque hay que acordar entre muchos factores que tienen que ver con los intereses de cada lugar", advierte el Arq. Oscar Borrachia, decano de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Morón. La idea es que cada municipio, más allá de sus propias necesidades, urgencias y particularidades, pueda articular un plan estratégico local que se inserte y a su vez sea compatible con el plan integral regional.

En el caso de Morón, su plan local se apoyará en tres patas. Por un lado, se aprovecharía al máximo su situación de conectividad; hoy se exhibe como un importante nudo de comunicación y transporte por estar atravesada en sentido Norte-Sur por el Camino de Cintura, y en la dirección Este-Oeste por el Acceso Oeste. Además, su estación ferroviaria, integrada a la línea del ex F.C. Sarmiento, está entre las primeras en venta de pasajes. A este

Plan: ***Los ejes temáticos fundamentales son la capacidad para generar riqueza, crear trabajo y proyectar un medio ambiente-físico adecuado.***

importante flujo de pasajeros que se desplaza por su territorio se intentará atraer con un centro comercial revalorizado, además de su oferta educacional ya que cuenta con dos universidades.

Otros recursos que podrían reutilizarse, y contribuir al plan estratégico integral, son los predios y la infraestructura de la Base Militar de El Palomar y la ex Brigada Aérea de Morón, que hoy está desactivada. "Se está trabajando con la Fuerza Aérea sobre la posibilidad de rearticulación de este espacio. Tenemos en el municipio la infraestructura (las pistas instala-





■ Morón se exhibe como un importante nudo de comunicación y trans

Rafael Yohai



Rafael Yohai



Rafael Yohai



PROGRAMA CORREDOR DEL OESTE, UNA PROPUESTA REACTIVADORA PARA MORON Y ALREDEDORES

El Oeste busca su destino

El área bajo estudio comprende un territorio que involucra el Acceso Oeste, el Camino de Cintura, la avenida Rivadavia y el Ferrocarril Sarmiento. La Facultad de Arquitectura de Morón, junto a los municipios, encaró la elaboración de un plan estratégico integral para el mejor aprovechamiento físico y ambiental de ese espacio.

m² Por Liliana Sánchez

La Facultad de Arquitectura, Diseño, Arte y Urbanismo de la Universidad de Morón está trabajando junto a otras unidades académicas y con proyección al 2004, en el programa de investigación "Corredor del Oeste". Se trata de un proyecto que cuenta con el apoyo de los municipios involucrados, como Luján, Morón, Moreno, Ituzaingó, 3 de Febrero, entre otros, y que apunta a generar diagnósticos precisos sobre los cuales luego se diseñarán las políticas que promuevan un desarrollo equilibrado y sustentable para toda la región.

El área objeto de estudio comprende una traza de 60 km de longitud aproximadamente, y ancho variable (desde la Av. Gral. Paz hasta Mercedes) e involucra a la Autopista del Oeste, el Ferrocarril Sarmiento, la Av. Rivadavia y sus espacios lindantes e intermedios. El objetivo final es elaborar un plan estratégico integral que, aprovechando los cambios provocados por las vías de acceso rápido y las potencialidades con que cuenta cada lugar que atraviesa el corredor, pueda organizarse un conurbano moderno y competitivo económicamente.

Se abordan interdisciplinariamente diversos aspectos de la problemática regional, por eso participan también las carreras de Filosofía o Ciencias de la Educación. Pero los ejes temáticos fundamentales son la capacidad para generar riqueza, para crear trabajo y el que correspondería a los planificadores o futuros arquitectos, que es la de proyectar un medio ambiente-físico adecuado para realizar aquellas actividades y lograr una buena calidad de vida, trabajo y ocio.

"Es un plan a largo plazo y difícil de instrumentar, porque hay que acordar entre muchos factores que tienen que ver con los intereses de cada lugar", advierte el Arq. Oscar Borrachia, decano de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Morón. La idea es que cada municipio, más allá de sus propias necesidades, urgencias y particularidades, pueda articular un plan estratégico local que se inserte y a su vez sea compatible con el plan integral regional.

En el caso de Morón, su plan local se apoyará en tres patas. Por un lado, se aprovecharía al máximo su situación de conectividad; hoy se exhibe como un importante nudo de comunicación y transporte por estar atravesada en sentido Norte-Sur por el Camino de Cintura, y en la dirección Este-Oeste por el Acceso Oeste. Además, su estación ferroviaria, integrada a la línea del ex F.C. Sarmiento, está entre las primeras en venta de pasajes. A este importante flujo de pasajeros que se desplaza por su territorio se intentará atraer con un centro comercial revalorizado, además de su oferta educacional ya que cuenta con dos universidades.

> **Plan:** ***Los ejes temáticos fundamentales son la capacidad para generar riqueza, crear trabajo y proyectar un medio ambiente-físico adecuado .***

Otros recursos que podrían reutilizarse, y contribuir al plan estratégico integral, son los predios y la infraestructura de la Base Militar de El Palomar y la ex Brigada Aérea de Morón, que hoy está desactivada. "Se está trabajando con la Fuerza Aérea sobre la posibilidad de rearticulación de este espacio. Tenemos en el municipio la infraestructura (las pistas instaladas) y los conocimientos, ya que la Regional Haedo de la Universidad Tecnológica tiene la carrera de Ingeniería Aeroespacial, entonces con esos dos elementos puede llegar a ser una pista alternativa para el transporte de carga, o un centro de investigaciones o productivo donde se instalen simuladores de vuelo o se hagan reparaciones de aviones", imagina el Arq. Dante Alcaraz, director de Gestión del Territorio de la Municipalidad de Morón.

Y la tercera intervención estratégica estaría localizada en los terrenos ferroviarios que dan sobre la Av. Rivadavia, y que separan los cascos céntricos de Morón y Haedo a lo largo de sus 12 km de extensión. Esos predios que pertenecen al ONABE (Organismo Nacional de Administración de Bienes del Estado) están desafectados, y tapados tras un murallón quebordea la Av. Rivadavia. La propuesta del municipio es consolidar esa zona a través de una serie de equipamientos, como una terminal de transporte de media y larga distancia, un centro de exposiciones y un estadio cubierto, ya sea polideportivo o polifuncional.

CREAR FOCOS DE PRODUCTIVIDAD

Luego de reconocer que se trata de una zona privilegiada, si se miran las inversiones realizadas en infraestructura circulatoria, y que además se asienta sobre corredores en expansión, parece haber llegado el momento de definir centros de producción. "Determinar cuál es la característica del lugar para saber qué pequeña o mediana industria puede darle trabajo a esa gente", aclara el Arq. Borrachia. Un proceso en desarrollo en ese sentido es el Parque Industrial La Cantábrica, en Morón. En los terrenos que ocupaba la ex fábrica ya se han instalado más de una docena de empresas que están regularizando su situación de dominio territorial.

Entre los relevamientos hechos dentro del programa Corredor Oeste, se detectó una zona degradada urbanísticamente, delimitada por el Acceso Oeste y las avenidas Gaona, Vergara y Rosales. Esa franja, que tenía un fuerte perfil comercial, en épocas en que el tránsito vehicular se desplazaba casi exclusivamente por Gaona, comenzó a deprimirse desde que la Autopista del Oeste entró en operaciones. Los trabajos de investigación concluyeron en que se hace necesario cambiar la identidad de algunos sitios, y la propuesta, en este caso, se refiere a hacer una avenida (Gaona) de 50 metros de ancho, residencial, con boulevares y un parque lineal.

También se incluye, en la zona estudiada, un núcleo de viviendas de mediana altura (no más de cuatro plantas); y otro sector administrativo con edificios más altos. donde podrían instalar sus oficinas las empresas que se asienten en el Parque La Cantábrica.

"El sector de Gaona (dentro del Corredor Oeste) no forma parte de nuestras prioridades, lo cual no significa que el rediseño (de la Av. Gaona) con un parque lineal no sea una acción que vamos a hacer en los próximos tres años", aseguró el Arq. Alcaraz. Para desarrollar los otros dos emprendimientos, los núcleos residencial y administrativo, sería necesario modificar el Código de Zonificación. Y antes proveer a toda la zona de algunos servicios, como la red de cloacas, de manera que resulte más atractiva para los futuros inversores inmobiliarios.

Mientras tanto, en la Comuna prevén que la remodelación de la Av. Gaona mejorará la habitabilidad de los vecinos de esa zona, a los que consideran castigados por la desactivación de esa vía primero, y luego por la fractura espacial que les provocó la incursión de la Autopista.

Rafael Yohai



Rafael Yohai



■ Morón se exhibe como un importante nudo de comunicación y transporte.

Rafael Yohai



■ Y la tercera intervención estratégica estaría localizada en los terrenos ferroviarios que dan sobre la Av. Rivadavia.







PUESTA

destino

das) y los conocimientos, ya que la Regional Haedo de la Universidad Tecnológica tiene la carrera de Ingeniería Aeroespacial, entonces con esos dos elementos puede llegar a ser una pista alternativa para el transporte de carga, o un centro de investigaciones o productivo donde se instalen simuladores de vuelo o se hagan reparaciones de aviones", imagina el Arq. Dante Alcaraz, director de Gestión del Territorio de la Municipalidad de Morón.

Y la tercera intervención estratégica estaría localizada en los terrenos ferroviarios que dan sobre la Av. Rivadavia, y que separan los cascos céntricos de Morón y Haedo a lo largo de sus 12 km de extensión. Esos predios que pertenecen al ONABE (Organismo Nacional de Administración de Bienes del Estado) están desafectados, y tapados tras un murallón quebordea la Av. Rivadavia. La propuesta del municipio es consolidar esa zona a través de una serie de equipamientos, como una terminal de transporte de media y larga distancia, un centro de exposiciones y un estadio cubierto, ya sea polideportivo o polifuncional.

Rafael Yohai

■ Y la tercera intervención estratégica estaría localizada en los terrenos ferroviarios que dan sobre la Av. Rivadavia.

CREAR FOCOS DE PRODUCTIVIDAD

Luego de reconocer que se trata de una zona privilegiada, si se miran las inversiones realizadas en infraestructura circulatoria, y que además se asienta sobre corredores en expansión, parece haber llegado el momento de definir centros de producción. "Determinar cuál es la característica del lugar para saber qué pequeña o mediana industria puede darle trabajo a esa gente", aclara el Arq. Borrachia. Un proceso en desarrollo en ese sentido es el Parque Industrial La Cantábrica, en Morón. En los terrenos que ocupaba la ex fábrica ya se han instalado más de una docena de empresas que están regularizando su situación de dominio territorial.

Entre los relevamientos hechos dentro del programa Corredor Oeste, se detectó una zona degradada urbanísticamente, delimitada por el Acceso Oeste y las avenidas Gaona, Vergara y Rosales. Esa franja, que tenía un fuerte perfil comercial, en épocas en que el tránsito vehicular se desplazaba casi exclusivamente por Gaona, comenzó a deprimirse desde que la Autopista del Oeste entró en operaciones. Los trabajos de investigación concluyeron en que se hace necesario cambiar la identidad de algunos sitios, y la propuesta, en este caso, se refiere a hacer una avenida (Gaona) de 50 metros de ancho, residencial, con boulevares y un parque lineal.

También se incluye, en la zona estudiada, un núcleo de viviendas de mediana altura (no más de cuatro plantas); y otro sector administrativo con edificios más altos. donde podrían instalar sus oficinas las empresas que se asienten en el Parque La Cantábrica.

"El sector de Gaona (dentro del Corredor Oeste) no forma parte de nuestras prioridades, lo cual no significa que el rediseño (de la Av. Gaona) con un parque lineal no sea una acción que vamos a hacer en los próximos tres años", aseguró el Arq. Alcaraz. Para desarrollar los otros dos emprendimientos, los núcleos residencial y administrativo, sería necesario modificar el Código de Zonificación. Y antes proveer a toda la zona de algunos servicios, como la red de cloacas, de manera que resulte más atractiva para los futuros inversores inmobiliarios.

Mientras tanto, en la Comuna prevén que la remodelación de la Av. Gaona mejorará la habitabilidad de los vecinos de esa zona, a los que consideran castigados por la desactivación de esa vía primero, y luego por la fractura espacial que les provocó la incursión de la Autopista.

Rafael Yohai



Rafael Yohai

ansporte.

Por Arq. Jaime R. Sorín*

La Boca en blanco y negro

El Paseo Costanero esconde el verdadero barrio, el verdadero río. La alegría del turismo y el drama de la vida diaria conviven a pocas cuadras. Recuperar la zona para sus habitantes implica operar desde una lógica diferente de la puramente mercantilista.

El barrio de La Boca se ha puesto de moda. Periodismo, turismo, arte, postales, hablan de unos colores que ya no existen y se nombran como si lo real no estuviera allí, muy cerca de la escena que ficticiamente se narra. Cuatro o cinco manzanas relucientes tapan al resto, de la misma manera que el Paseo Costanero esconde al verdadero río.

En 1914, la Parroquia de San Juan Evangelista (barrio de La Boca) tenía 76 mil habitantes, en el borde del Riachuelo la escena cotidiana albergaba miles de Berretines subiendo y bajando de los barcos, los cafés esquineros dejaban escapar los tangos de Canaro, Arolas y Bardi.

Varios miles de conventillos alojaban en su colorida arquitectura la multitud, mitad porteña mitad inmigrante, que pobló el sainete pintoresco y alimentó los arquetipos del grotesco. Quinquela estetizó el barrio, lo alojó en las postales y los Museos de Arte, le puso la luz y los colores que el río no tenía y anhelaba. Y trasladó al mundo de sus telas los azules, verdes, amarillos y bermellones que albergaba el caserío de madera y chapa.

Ya a mediados del siglo, el barrio no tenía ni barcos ni tangos. Los cafés quedaron entre los recuerdos de Cátulo y Pichuco y en los poemas de Cadícamo, y la fiesta pasó a ser ajena, turística, de postal. La vida en la ribera desapareció y las luces de colores se refugiaron en las cantinas de la calle Necochea, al son de la "canzonetta gris de ausencia" tocada por un acordeón italiano. Sólo las viejas barracas y algunos galpones siguieron dando trabajo, mientras que sobrevivía a algunas cuadras el mercado de papas de Casa Amarilla, junto a la vieja estación del Ferrocarril Roca.

Poco a poco La Boca, sus habitantes y su historia fueron cayendo en el olvido y de sus colores sólo se mantuvieron vivos el azul y amarillo de la camiseta xeneize. Domingo por medio las calles volvían a poblarse, invadidas desde otros barrios, para luego volver a la lenta decadencia de la vida cotidiana.

En la década del '60, un nuevo golpe: el Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires define un amplio sector del barrio como industrial. Es decir, no más nuevas viviendas y en lo posible la desaparición de las existentes. La población se esperaba que descendiera en cantidad apreciable, hasta llegar a los valores actuales de poco más de 50 mil habitantes. Un plano en colores, unas tramas de puntos y líneas, y unos miles de personas menos. Un urbanismo de escritorio, que reemplazaba rápida y dictatorialmente la vida por los planos.

Prolegómeno de lo que vendría después, con una zona Industrial sólo existente en la imaginación y un barrio abandonado por la ciudad. Solamente la fuerza de sus habitantes, nuevos o antiguos, y algunas organizaciones sociales que sobrevivieron fueron manteniendo, como pudieron, la imagen y la historia del lugar. Superando todos los obstáculos, incluso las frecuentes incursiones del viejo río que iban deteriorando cada vez más la pobre infraestructura superada por el tiempo.

La recuperación de la democracia trajo un renovado interés por la rehabilitación de las áreas que los cambios económicos y la desidia gubernamental habían deprimido al máximo. Entre ellas, La Boca en primera fila. De ahí que se instrumentaran operaciones para rescatar el patrimonio, como el Recup–Boca, el control de inundaciones, construcción de viviendas nuevas por la CMV, etcétera.

Estas estrategias ayudaron a hacer más lenta la caída, pero no a detenerla. El barrio de La Boca hoy tiene dos caras, se juegan en él drama y comedia según de qué perfil se lo mire: la alegría del turismo, los colores fingidos de Caminito y los bares en technicolor del paseo costero. O el drama de la vida cotidiana, el desempleo, la mortalidad infantil, elhacinamiento, la insalubridad. En suma, lo real en **blanco y negro**. El color que dejó el tiempo.

La casa del inmigrante tenía los colores de lo nuevo, de la búsqueda del progreso. Eran producto de una comunidad donde la solidaridad se expresaba diariamente en el patio del conventillo, en la lucha sindical, en la fiesta callejera.

El **blanco y negro** actual es resultado de la pérdida de posibilidades, de la falta de expectativas, de la progresiva decadencia de los lugares públicos y de la vivienda propia. Tiene como fondo la apropiación de los colores de Quinquela aplicados sobre una escenografía de postal con el estilo de lo globalizado.

Las formas tradicionales se tensionan frente a la modernización global y Buenos Aires no puede escapar a esto, aun con su carga de desintegración y dualización. Desigualdades, exclusión económica y cultural vinieron de la mano del espectáculo de la revitalización urbana dejando afuera, mirando, a quienes no participan de la fiesta. En La Boca, más del 60 por ciento de la población habita viviendas inadecuadas, algunos sin agua, muchos sin gas, casi todos sin baños propios y en pésimas condiciones de salubridad.

El hacinamiento alcanza a casi el 40 por ciento de la población y en el 15 por ciento de los casos es crítico.

Arnaldo Pampillón



El 60 por ciento de la población de conventillos gana menos de $ 600 y la desocupación es notablemente mayor que en otros barrios. Muy pocos pueden acceder a una vivienda nueva, dentro de los planes que implementa el Estado, y tampoco a créditos para regularizar la tenencia de las actuales.

La aplicación de planes de rehabilitación urbana tradicionales, que tienden solamente a crear un circuito de revalorización de los valores de la tierra y las propiedades (es decir, con prioridad en lo turístico), llevaría necesariamente a la expulsión de la población actual, sumamente vulnerable a un proceso de este tipo. Es por eso que la CMV se propone, junto con las organizaciones sociales existentes, residencializar a los antiguos habitantes en sus lugares actuales o dentro del barrio. Para ello se ha creado el Programa de Rehabilitación del Hábitat en el Barrio de La Boca, que abrirá un abanico de posibilidades:

◆ *Recuperación de viviendas:* se aplicará sobre edificios privados o de propiedad del Gobierno. En el primer caso se facilitará la compra por sus actuales ocupantes, y en ambos se resolverán los problemas más acuciantes, estructurales y de infraestructura sanitaria.

◆ *Construcción de viviendas nuevas:* con distintas operatorias según el nivel de ingresos de la población y priorizando a la población actual.

Con estas acciones, y contando con la participación activa de las organizaciones de la propia comunidad, se intentará a través de una intervención activa recuperar la temática del entorno existente con de una lógica diferente de la de la mera hegemonía mercantil.

El conventillo fue la respuesta de una parte de la sociedad a sus necesidades de habitación, con los medios y las posibilidades que tenían en el momento. Con el conocimiento que comunitariamente podían aportar y los materiales que tenían a su alcance. La arquitectura no es la vida, pero dentro de ella se desarrollan las relaciones entre los hombres –se habita– y éstos la valoran o la destruyen, y el conventillo sin duda fue aceptado y querido.

Hoy sigue existiendo, igual pero distinto, con otros personajes en su interior. Y recreando un paisaje urbano barrial único en la ciudad.

Mantener su vigencia necesariamente significa, entre otras cosas, rediscutir la dimensión estética en la producción del hábitat popular como manera de interrumpir el relato actual dirigido a la mera reproducción escenográfica –generalmente de mal gusto– y escoger una lógicadiferente, reimaginando lo existente, lo permanente. No copiar lo inimitable, pero menos aún imponer lo extraño e inexplicable.

Aunque sabemos que la problemática necesita de otros aportes, de soluciones integrales, trataremos desde aquí de comenzar a recuperar el color, el verdadero color de La Boca.

** Programa de Rehabilitación del Hábitat en el barrio de La Boca.*
Comisión Municipal de la Vivienda.